# MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

**ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL**

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

**Enkelte Numre 20 Øre**
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

**Nr. 4.** **Lørdag den 19. Maj 1906.** **1. Aargang.**


## Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

**Bestyrelse:** Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

## Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

**Bestyrelse:** Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

---

Paa Grund af politisk Møde er Demonstrationen i Frederiksværk udsat til Kristi Himmelfartsdag, Torsdag den 24. Maj Eftermiddag Kl. 4.

Derefter Foredrag med Lysbilleder i Foreningsbygningen.

Medlemmerne opfordres til at give Møde.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Sekretariatet.

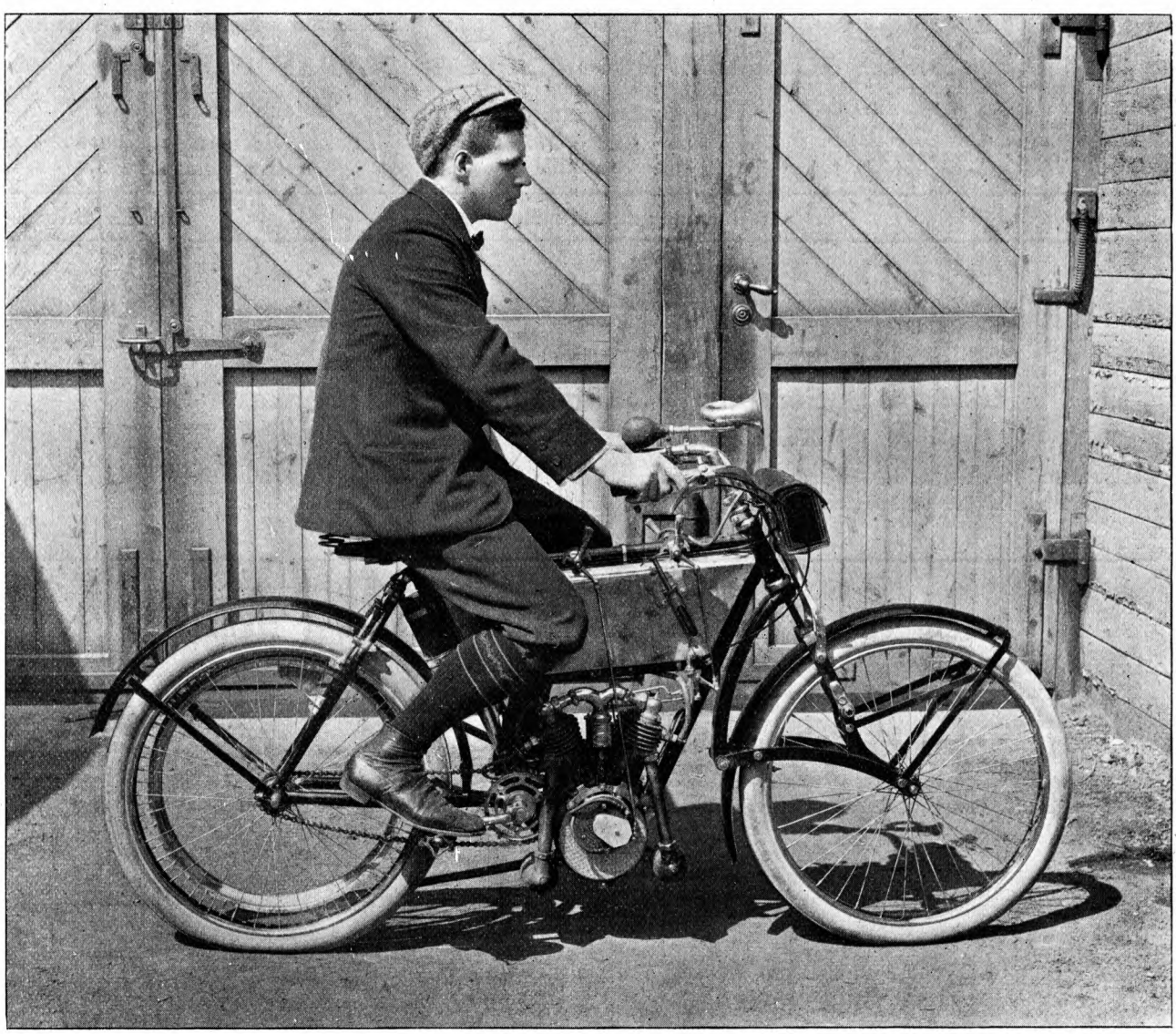
**Bestyrelsen.**

# Vor Præmiekonkurrence.

**En Peugeot-Motorcycle gratis i Juli Kvartal.**

Den danske Motorisme kæmper under saa fortvivlede Forhold, at den trænger til Sympati og Støtte fra alle Sider.

Et af de vigtigste Midler til at opnaa denne Støtte er, at vække Interesse hos den store Befolk-



ning for de moderne Befordringsmidler. Som vi sagde det i Prologen til vort første Nummer, er det da ogsaa Hovedopgaven for vort Blad at virke oplysende og interesserende i saa vide Kredse som muligt, og vi vil søge at løse denne Opgave ad alle de Veje og med alle de Midler, som staar til vor Raadighed.

De udkomne tre Numre af „Motor“ har tydeligt vist, i hvilket Spor vi agter at føre vort Arbejde, og de talrige Indtegninger af Abonnement, vi har modtaget, er den bedste Borgen for, at vi

har valgt det rigtige Spor, der i kort Tid vil føre „Motor“ frem til den Popularitet, som et ungdomsfriskt Organ for Nutidens mest moderne Fremskridt fortjener.

Vi ønsker imidlertid yderligere at stimulere denne Udbredelse og at gøre alle vore Abonnenter direkte interesserede i „Motor“s Ve og Vel. Vi udsætter derfor en **Motorcycle** som **gratis** Præmie for vore Abonnenter i Juli Kvartal.

Som Afbildningen viser, er det en Peugeot Turistmaskine, Model 1906, $3^1/_2$ HK, 2 Cylindre, fjedrende Forstel „Peugeot“.

Cylindernes Boring er 66 m/m, deres Slaglængde 70 m/m.

Maskinen er forsynet med Benzinbeholder af forniklet Messing med et Indhold af ca. $9^1/_2$ Liter, skraatliggende Oliepumpe, let at betjene under Kørslen, Saksbremse paa Baghjulsfælg og Bowden-Bremse paa Remfælg.

Tændingen: Akkumulator „Dinin“.

Karburator: „Longuemare“ med Luftregulering.

Luftringene: Schiønning og Arvé 650 × 58 m/m med ekstra svært Gummi paa Løbefladen.

Maskinens Kørehastighed kan variere fra 10 til 60 Kilometer i Timen.

Vægt af Maskinen uden Benzin og Olie: 58 Kg. Vægt af Rytter: ca. 73 Kg.

Diameter af Motorremskive 110 m/m. Diameter af Fælgremskive 520 m/m.

Dens Værdi er 750 Kr.

Reglerne for Konkurencen bliver følgende:

Enhver, som inden Lørdag den 14. Juli, Aften Kl. 9 paa „Motor“s Kontor, Westend 11, har tegnet og betalt Abonnement for Juli Kvartal — 1 Kr. 25 Øre — har Ret til paa Abonnementskuponens Bagside at notere den Tid, i Minutter, Sekunder og Femtedele af Sekunder, som han antager, Præmiemaskinen vil bruge om med flyvende Start at køre op ad Geels Bakke ved Holte fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2 — ialt 900 Alen.

Den, som skønner den rigtige Tid eller nærmest derved, modtager Motorcyclen som Præmie.

Har flere angivet den rigtige Tid eller lige nær derved afgøres Udfaldet ved Lodtrækning imellem dem.

Prøven paa Geels Bakke vil finde Sted, Dagen efter at Konkurrencen er sluttet, altsaa Søndag den 15. Juli Fm. Kl. 10.

Til at lede denne Prøve nedsættes en Komite med Hr. Grosserer *Georg Toepfer* som Formand.

Komiteen vil i et af de nærmeste Nr. bekendtgøre Detaljerne i Reglementet for Prøvens Afholdelse.

De indkomne Abonnementskuponer vil forinden Starten blive overleverede Komiteens Formand i en forseglet Pakke, som ikke aabnes, førend Dommeren har underskrevet den officielt fastslaaede Tid. —

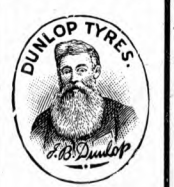
Vi gør opmærksom paa, at Kuponerne for at gælde, maa være korrekt affattede. De maa saaledes ikke indeholde højere Sekundangivelse end 59 eller højere Femtedels-Sekundangivelse end 4.

Da Bladet tilstilles Juli-Abonnenterne **gratis** i Resten af April Kvartal, og da Ekspeditionen ikke kan garantere ny tiltrædende Abonnenter de allerede udkomne Numre, maa det tilraades **snarest** at indsende Abonnementskuponen.

Foruden naturligvis paa Forhaand at lykønske den vordende heldige Ejer af den fine Maskine, er det vort beskedne Haab, at alle de øvrige mindre lykkelige Abonnenter dog ikke vil fortryde deres Abonnement, idet de ved at følge „Motor“s vekslende Stof og livlige Illustrationer vil vækkes til Interesse for Motorismen — alias Fremtidens Sag.

*Redaktionen.*

AGT NØJE PAA DET ENGELSKE VAREMÆRKE



# Automobiler som Børnehjælp.

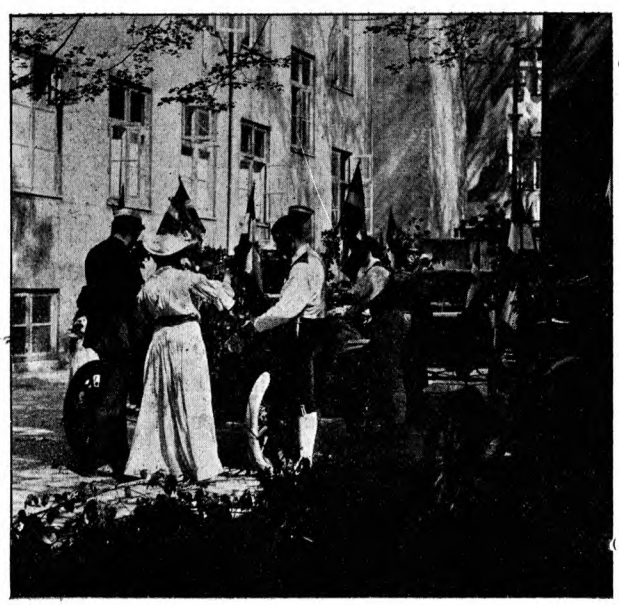
Glitrende Sol over Byens Gader og Torve, Dannebrogsflag, der smelder i den friske Vaarvind, summende og leende Mennesker, der myldrer imellem hverandre som Myrer i en Tue, Smil og Skæmt, Latter og Tilraab, Bøgegrene og Blomster, der regner ned som fra Himlen, Tusinder af Bøsser, der opfylder Luften med Raslen som fra en mægtig Insektsværm — og igennem det hele: Motorernes taktfaste Eksplosioner og Hornenes i Dag langt mere lokkende end advarende Røst — saaledes føler vi Børnehjælpsdagen ombord i de assisterende Automobiler.

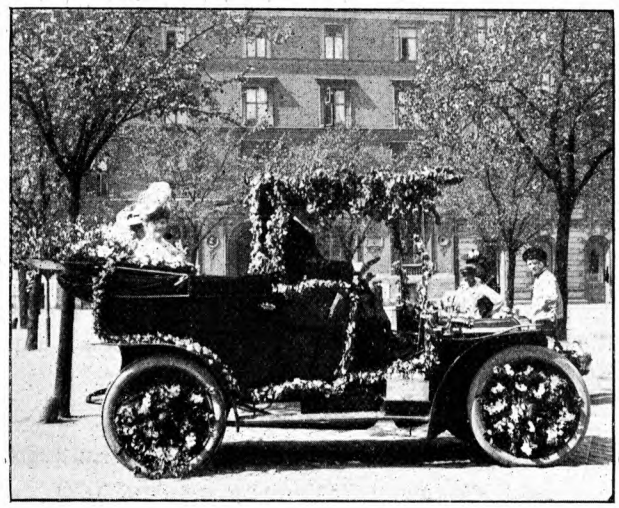
Man har sagt det saa ofte, at der er en stor Modstand mod Motorerne her i Danmark. Denne Paastand gælder dog vistnok ikke i København. Vi saa det ifjor ved den festlige Modtagelse, som beredtes Automobilerne, da de kom hjem fra Turen gennem Danmark, vi fik det bekræftet den 9. Maj i Aar, da Automobilerne alene samlede ca. 900 Kr. ind paa Børnehjælpsdagen.

I København er Automobilerne populære. Det var da ogsaa en anselig Skare af tjenstivrige unge Damer og Herrer — for en stor Del i Nationaldragter —, som Onsdag Morgen havde samlet sig i den store Gaard til Nr. 36 paa Nørregade, hvor Automobilerne skulde pyntes. Allerede Kl. 7 om Morgenen havde denne Sværm overfaldet det store Grønttorv og plyndret de velvillige Gartnere for alt, hvad de paa nogen Maade kunde undvære af grønne Grene og Blomster at anvende til til det gode Formaal.

I Universitetskomiteens Lokaler ligger opdynget mægtige Bjærge af Grønt, og Komiteens Sekretær, den elskværdige Redaktør Figgé finder sig med mageløs Taalmodighed i, at hans store Stabler af Aviser og Cirkulærer bliver begravede under et Væld af Blomster og Buketter.

Endelig Kl. 11 ruller den første Vogn frem; det er





en af „*Dansk Automobilselskab*"s mægtige Omnibusser. Men, O! ve! Porten til Nr. 36 er for smal og lav for den store Vogn. Redaktør Figgé maa over til Rasmus Nielsen og vender straks tilbage med Tilladelse til at køre Omnibussen ind i hans Gaard.

Nu møder det ene Automobil efter det andet. Der er Overretssagfører *Meyring* paa sin Reo-Vogn, Cand. jur. *P. Arntz* i sin Oldsmobile; to Oldsmobiler til fra *T. T. Nielsen*'s Lager og kørte af hans Chauffører o. s. v.

De travle Hænder kommer straks i fuld Virksomhed; Herrerne faar Knivene op af Lommen og snitter Bøgegrenene til, saa at de faar den ønskede Facon. Damerne tager fat med Saks og Seglgarn og under deres fikse Hænder, antager Koretøjerne snart det pynteligste Udseende. Særlig de smaa Oldsmobiler tager sig brillant ud med Bøgegrene og Dannebrogsflag paa Siderne og en Bue af Blomster og Grønt over Forpartiet.

Efterhaanden som Vognene bliver færdige kører de frem og tager Opstilling paa Nørretorv ud for Fiolstræde og venter nu kun paa Startsignalet.

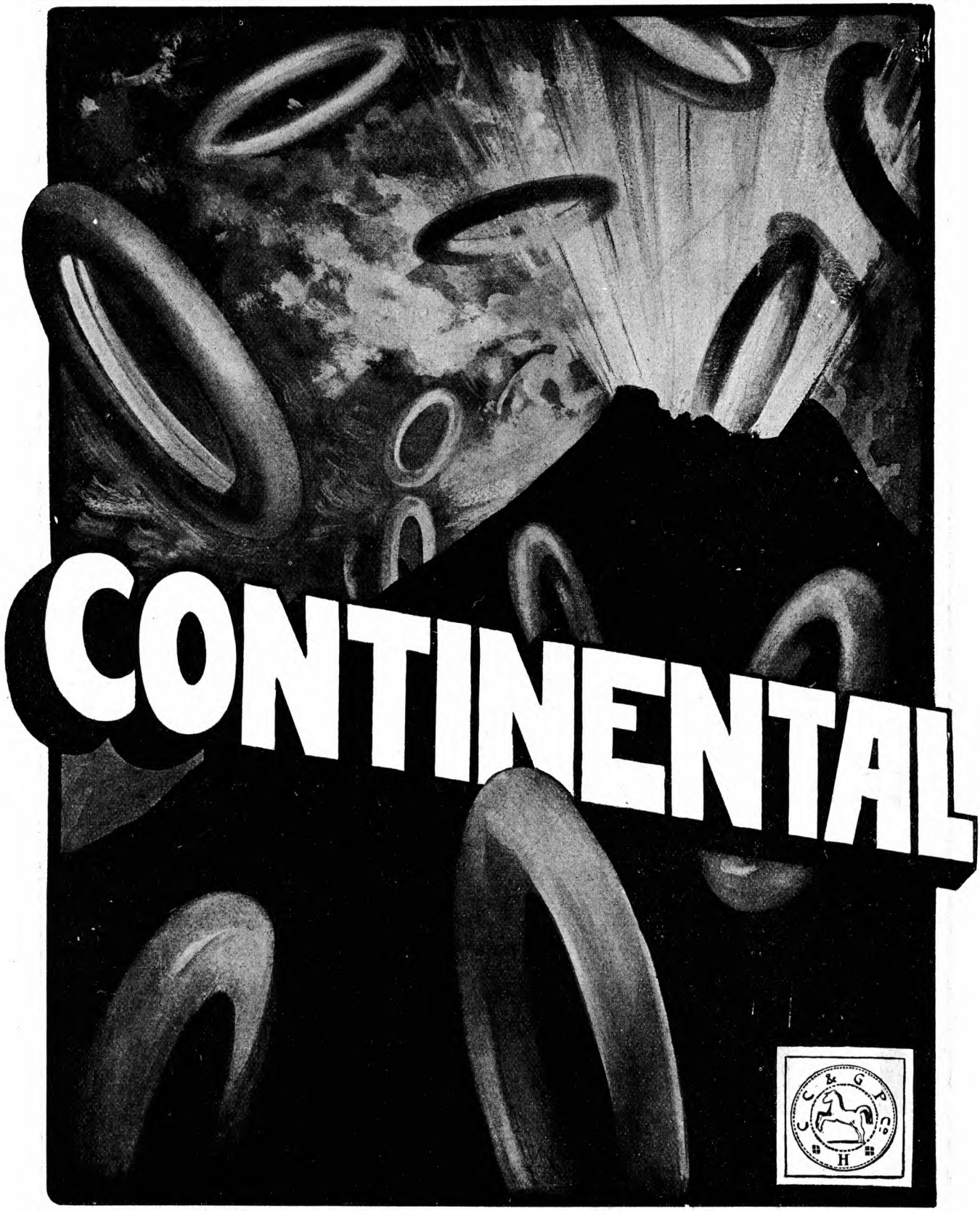
Da kommer pludselig farende en særlig flot Vogn.

Det er Skibsreder *Johnsen*'s elegante Adler overordentlig smukt og kunstfærdigt pyntet med Liliekonvaller. Men den allerstørste Pryd for denne fine Vogn, er dog de tre unge, smukke Damer, som den bærer og hvoriblandt man genkender Fru Charlotte Wiehe-Bereny's henrivende lille Skikkelse.

Fru Wiehe brænder af Iver efter at komme ud og og tjene Penge, og en lille Sviptur gennem Strøget, medens der ventes paa de sidste Par Vogne, begæres og bevilges.

Overretssagfører Meyring's Vogn har ogsaa været ude paa en lille Tur og vender nu tilbage fra Frederiksborggade, hvor den hos *Winckler*'s Modehandel har hentet en i Dagens Anledning importeret Bjørn. Bjørnen kan rulle med Øjnene og brumme paa det forfærdeligste, saa at alle og enhver maa blive bange for den. Og da Redaktør Figgé nødig vil se forskrækkede Ansigter paa en Glædesdag som denne, nærmer han sig modigt det glubende Rovdyr og hvisker det formanende

Engelske
Dunlop
Ringe
anbringes
paa enhver
Bedre Vogn




**Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Co., Hannover**

**Repræsentant for Danmark:**

**HANS VOIGT** ✿ **Ny Vestergade 18**
København B. Telefon 7252

**Bagefter**

**er det for sent at fortryde,**
**at man ikke købte sig en**

# PEUGEOT

**med fjedrende Forstel**

Ord i Øret. Bamse lover da ogsaa at være artig og ikke æde de smaa Børn, som den skal hjælpe, og med en Bøsse i hver Forpote danser den fornøjet rundt paa Torvet, medens Tilskuerne formelig slaas om at stoppe dens Bøsser med Skillinger.

Fru Charlotte Wiehe maa have gjort gode Forretninger paa Strøget, thi Vognen bliver længe borte. Endelig kommer Skibsrederens Automobil til Syne om Hjørnet ved Nørregade; Afgangssignalet gives og Motorvognene styrer ad Nørrevold gennem Frederiksborggade og Kultorvet ind i Købmagergade.

Det var egentlig Meningen, at Automobilerne skulde følges ad i en Række; men dette viser sig snart ganske umuligt ind gennem Strøgets myldrende Liv. Paa Højbroplads bliver vi derfor enige om at skilles for atter at mødes en Times Tid senere ved „Hesten“ paa Kongens Nytorv.

Vi kører med den store Omnibus ned gennem Vimmelskaftet. Det er som et Hav af Mennesker. Hvert Øjeblik gaar Trafiken helt i Staa og vi kommer kun frem en Hjullængde ad Gangen. Men overalt er der Smil og Latter, overalt er der velvillige Hænder, som befordrer Metalstrømmen ned i de fremstrakte Bøsser.

*Men netop midt ind igennem denne Mur af Mennesker viser Automobilets Overlegenhed over Hestekøretøjet sig allertydeligst. Medens Hestene for Drosker og Ekvipager sprang og stejlede, nervøse af Støjen og Tumlen fra den bølgende Menneskemasse, gled selv en saa stor Vogn som Automobilselskabets Omnibus stille og roligt frem; den standsede paa Stedet, snoede sig mellem Vognrækkerne og benyttede hver lille Chance for at komme frem — og alt dette uden at Fodgængerne forskrækkede maatte presse sig til Side for at undgaa Slaget fra sparkende Hestehove. En bedre Prøve for Motorvognenes Styrbarhed og Manøvreringsevne kunde ikke gives.*

Vi drejer ned ad Nytorv og Raadhusstræde til Marmorbroen. Her aflægger vi en lille Visit paa Christiansborg Slots Rideplads, hvor Deltagerne i Danmarkstoget netop er i Færd med at samles.

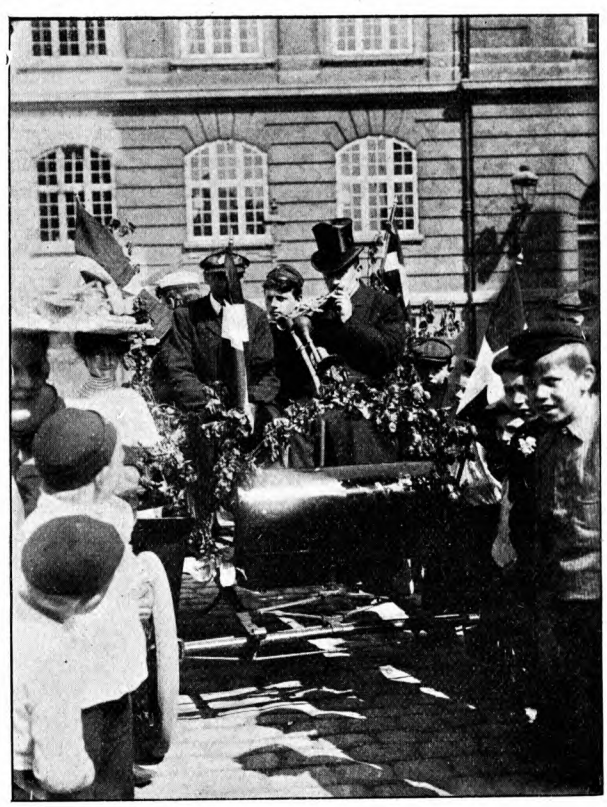
Derefter gaar vi gennem Tøjhusgade og Holmens Kanal til Kongens Nytorv.

Her er der et vældigt Opløb udfor d'Angleterre, hvor Gardens Orkester spiller. Men lidt længere henne, paa Hjørnet af Østergade, er der et endnu større Opløb; oppe fra den høje Omnibus opdager vi snart, hvad der er Anledning til det, nemlig Fru Wiehe, som straalende af Arbejdslyst og Varme nikker os velkommen med en hel Ladning fyldte Bøsser, som vi ombytter med tomme fra Depotet i Omnibussen.

Paa Kongens Nytorv stiger vi over i Carl Joh. Janssens lille fikse Elgmobil, som er blevet endnu fiksere ved at to unge Damer, den ene i Nationaldragt, har taget Plads i den.

Vi anbringer os ved Siden af Nationaldamen, og afsted gaar det i flyvende Fart gennem Bredgade, Østerbro, Farimagsgade til Sølvtorvet.

Her træffer vi Overretssagfører Meyring med sin Bjørn. En ung Dame har velvilligst paataget sig at være dens Oppasser for ved Hjælp af sin kvindelige Ynde at formilde dens eventuelle Rovdyrsinstinkter. Den lader da ogsaa til at være ganske fornøjet over den Masse „Foder“, som stoppes ned i dens Bøsser.



ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
sejrer
med
Glans
overalt

Videre gaar det ad Frederiksborggade, Dronning Louises Bro til Nørrebrogade. Her ude ved Ravnsborggade havde vi et lille Eventyr. Her havde samlet sig en uhyre Menneskemængde omkring vor Vogn. Blandt Skaren var Dagens Helte, Børnene — navnlig af Hankøn — talrigt repræsenterede.

De maa formodentlig have faaet stærkt Indtryk af den Masse „Hjælp", vi skaffede dem paa vor Tur; thi da vi skulde til at køre videre, vilde de ikke af med os, men holdt af alle Kræfter igen paa den lille Vogn, saa Motoren gik i Staa.

Naa! det varede kun et Øjeblik, saa gav de slip

og under jublende Hurraraab fo'r vi videre ud ad Nørrebrogade.

Vi var mange Steder omkring! Paa Nørrebros Runddel, ved Frederiksberg Station, ved Indgangen til Frederiksberg Have, hvor Festen lige skulde til at begynde og vore Damer plyndrede Ekvipager og Droskerne efterhaanden som de kørte frem for Indgangen, og paa Værnedamsvejen ved „Strygejærnet", hvor Opløbet om vor Vogn blev saa stort, at Gadebetjenten blev nødt til — forøvrigt meget høfligt og hensynsfuldt — at bede os køre videre, da Trafiken fuldstændig blev standset.

Endelig ved 6-Tiden skiltes vi paa Raadhuspladsen. Til Afsked spurgte vi vor Ledsagerske, Nationaldamen, om hun ikke var træt?

„Træt af at køre i Automobil!" svarede hun, „nej, havde jeg skulde gaa, var jeg nok blevet træt; men i et Automobil! det er jo som indrettet til Børnehjælp!"

Og nu ved vi da, at der er et Menneske mere i Danmark — og det tilmed en ung Pige med straalende, tindrende Øjne — som ikke tror, at Automobilet er opfundet af Djævelen!

VANDERBILT
POKALEN
VANDTES
PAA
DUNLOP
RINGE

# Praktiske Vink for Motorcyclister.

Mange Motorcyclister er overordentlig distraite. Det vil derfor ikke være helt uden Nytte at indprente dem nogle af de Smaating, som de ikke bør glemme.

Før man starter, vide nøjagtigt, hvormegen Benzin man har i sin Beholder, og overbevise sig om, at Akkumulatoren maaler, hvad den skal.

Filtrere Benzinen, før man helder den i Beholderen. Smøre alle Dele, undtagen Sadlen, Luftringene og Haandtagene.

Før Starten undersøge Luftringene.

Sørge for at skrue Støvhætten paa Ventilerne, naar man har pumpet Ringene.

Afbryde Tændingen før man indlader sig paa at køre ind paa en Vej, som man ikke kan se den anden Ende af.

Ikke køre ned ad en Bakke med en saadan Hastighed, at man ikke kan standse, før man kommer helt ned.

Ikke overskride den lovbefalede Hastighed.

Forcér ikke Deres Mofor, men brug den med Maade; giv den saa høj Tænding, den kan taale, men spar paa Gassen; en Blanding af Gas, som ikke faar tilltrækkeligt med Luft, overheder Motoren. Deres Motor vil vare meget længere, hvis De holder Dem indenfor de rette Grænser.

## 36 nye Motorselskaber i England.

I dette Foraar har England ligefrem sat en Rekord i Oprettelsen af nye Motorkompagnier.

Alene i Marts Maaned blev der i London indregistreret 32 Selskaber, 3 i Edinbourg og 1 i Dublin.

Den samlede Kapital i disse Selskaber andrager £ 2,167,360 (ca. 40 Mill. Kroner, hvoraf England selv præsterer de £ 1.909,860.

Dette uhyre Opsving i Forretningen er et kraftigt Eksempel paa den Voldsomhed, hvormed Motorismen udvikler sig.

## Droskekuskene strejker

i Turin. Motiv: Fornærmelse over Konkurrencen fra Automobil-Omnibusserne.

Det er ellers et besynderligt Middel til at hindre Automobil-Omnibusserne i at gøre gode Forretninger.

## Motorbaade og Baadmotorer.

Vi henleder Opmærksomheden paa vort næste Special-Dobbeltnummer for 9. Juni: *Motorbaaden.*

Annoncer til dette Nummer maa være indleverede til Ekspeditionen senest Lørdag den 2. Juni.

*Red.*

# Dansk Baade-Motorindustri i Udlandet.

## »Dan«-Motoren i franske Baade.

Det ansete franske Fagblad: Revue Générale de la Marine Marchande" indeholder Beskrivelse af Transportbaaden „Le Cancalais", som er forsynet med en 25 HK Petroleums-Motor „Dan".

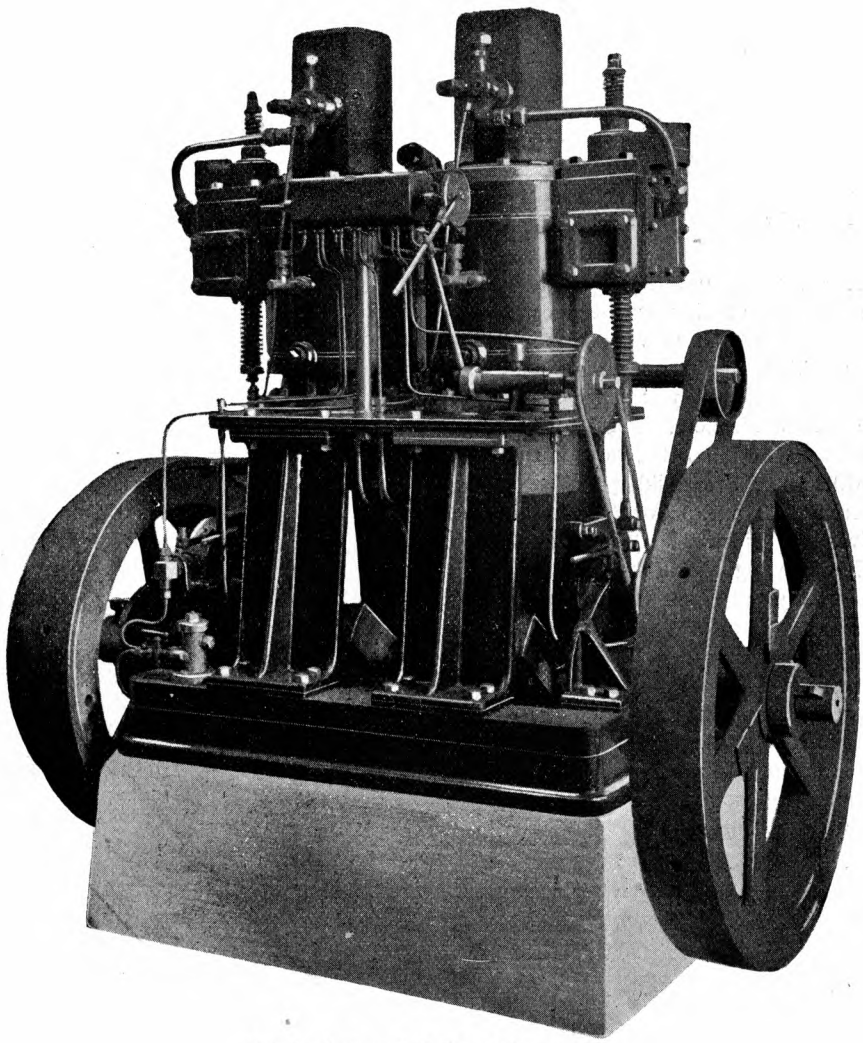


Fig. 1. Motoren i „le Cancalais". 25 HK.

Artiklen, som sikkert har Interesse for vore hjemlige Motorfabrikanter, lyder i Oversættelse saaledes:

„A/S Søtransporten Cancalais-Granville" har nu indviet sin planmæssige Fart med Selskabets første Baad „Le Cancalais", hvoraf vi gengiver et Fotografi, taget ved Kajen i Bassin de Saint-Malo. Baaden, som er bygget paa Værftet Trancher, er 20 Meter lang, 5 Meter bred og har 2 Meter Dybgaaende. Den drives af en 25 HK Petroleums-Motor „Dan" uden elektrisk Tænding og uden Karburator, som giver den en Hastighed af 6 à $6^1/_2$ Knob. Den har en Drægtighed af 40 Tons og kan slæbe Pramme med tilsammen 200 Tons Drægtighed. Baaden er desuden en udmærket Sejler, og kan benytte sine Sejl, naar Vinden tillader det.

Paa sin første Tur gik „Le Cancalais" fra Saint-Malo til Cancale med to Pramme med Tømmer, alene drevet af Motoren. Den næste Dag blev den døbt og indviet og gik derefter til Vivier, Granville og tilbage til Cancale. Det var ialt en Tur paa 40 Kvartmil, som blev tilbagelagte med en regelmæssig Hastighed af 6 Knob, alene ved Motoren. Den næste Dag begyndte „Le Cancalais" sin regelmæssige Fart med Varer og Passagerer, idet den som første Fragt slæbte af med 40 Tons Brosten. I Sommersæsonen skal den 2 Gange om Dagen gaa Turen fra Cancale til Granville og endog gaa til Chausey og Jersey.

200 K. M.
I TIMEN
kørte Hr.
DEMOGEOT
PAA
DUNLOP
RINGE

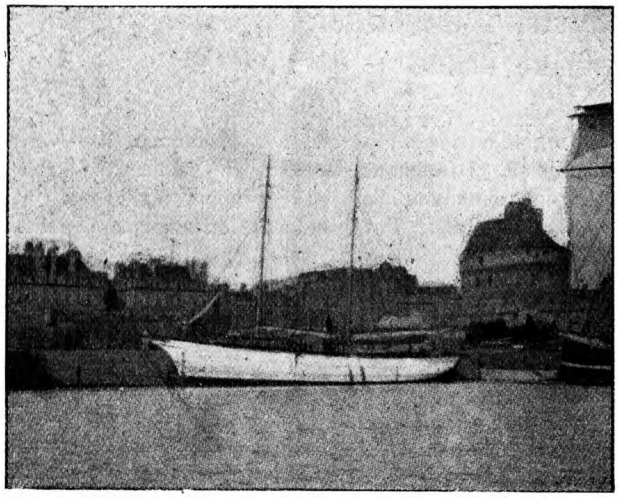


Fig. 2. Baaden „Le Cancalais", forsynet med en 25 HK. „Dan"-Motor.

Udgiften ved en Baad som „Le Homard" med 5 HK Motor er 75 Centimer i Timen og dens Ejer mener, at Motoren omtrent har fordoblet dens Ydeevne. En anden Baadeejer paastaar, at han paa to Fiskedage kan tjene ind, hvad han giver ud til Petroleum i 6 Maaneder. For at gaa fra Cancale til Granville bruger „Le Cancalais" for 7 Frcs. Petroleum. Det er kun Taksten for 2 Passagerer og Baaden kan tage 100.

Af disse Eksempler ser man, hvor store Fordele man kan opnaa ved en passende Anvendelse af en god Motor som Hjælpemaskine i et Fiske- eller Transportfartøj.

Vore Billeder viser en Række af „Dan"-Fabrikkens Produkter.

Foruden den omtalte Baad „Le Cancalais" gengiver vi i Fig. 1 Motoren i samme. Den 25 HK Motor vejer 5000 *kg*.

Fig. 3 er Baaden „Baptistine Rose" med 16 HK Motor, som er bestemt til Fisketransport mellem Antibes og Korsika.

Vi har tidligere givet saa udførlige Beskrivelser af Motoren „Dan", at vi ikke behøver at komme tilbage til Egenskaberne ved denne første Klasses Skibsmaskine, der dennegang demonstreres i Frankrig gennem en regelmæssig Tjeneste, som alle kan kontrollere. Det er tilstrækkeligt at meddele, at Mærket „Dan" nu har leveret sin 1200 Motor, hvoraf ikke mindre end 950 er installerede i Baade.

I Frankrig drives for Tiden 12 Baade ved Hjælp af „Dan"-Motorer og de arbejder alle regelmæssigt uden endnu at have haft Bud efter Mekaniker eller Reparatør. Seks andre er i Færd med at blive installerede i forskellige Baade til Transport og Fiskerbrug. Dette er slaaende Beviser for de faa, som endnu tvivler om Motorens Fremtid i Fiskerbaade, en Anvendelse, der allerede længe har været fremme i de nordlige Lande, og som først nu begynder at blive kendt i Frankrig.

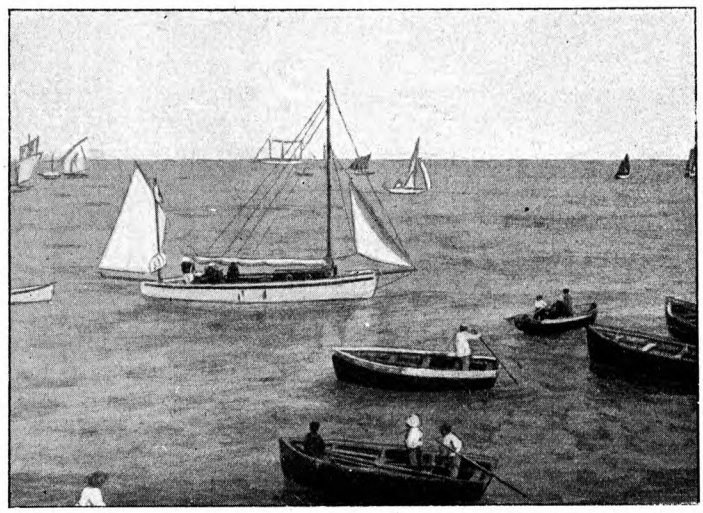
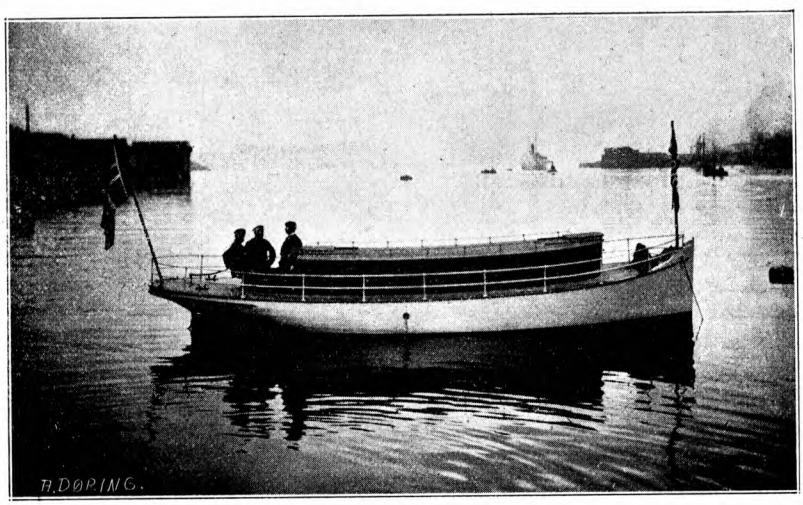


Fig. 3. „Baptistine Rose". Fisketransport mellem Antibes og Korsika. 16 HK.




„Florø", Passagerbaad i regelmæssig Drift paa Florø ved den norske Vestkyst. 16 HK.

Fig. 4 viser en norsk Passagerbaad „Florø", ligeledes med 16 HK Motor i regelmæssig Drift paa Florø ved den norske Vestkyst.

Fig. 5 viser Motortypen paa 16 efft. HK; denne Type er anbragt i Baaden „Saint Malo".

Fig. 6 er en Gengivelse af den omtalte Fiskerbaad „Le Homard"; den tilhører Mr. Derou i Le Hâvre og er udrustet med en 5 HK „Dan"-Motor.

Disse forskellige Illustrationer, hentede fra Baade i udenlandsk Eje og Drift, fortjener at betragtes med den største Opmærksomhed. De vidner højt og tydeligt om vort Lands Betingelse

for at skabe en blomstrende og i Udlandet anset og skattet Motorindustri.

Fordi Lovgivningsmagten ikke har lagt Anvendelsen af Motoren til Søs Hindringer i Vejen, og fordi den forbrugende Del af vor Befolkning, Fiskerne, i Tide har faaet Øjnene op for Maskindriftens store Betydning, er det lykkedes i kort Tid at bringe vor Motorindustri op til et Standpunkt, der misundes os af alle fiskeridrivendde Nationer.

Hvorfor vil vore Lovgivere dog ikke af dette Eksempel forstaa, hvor uhyre et Opsving vor haardt betrængte Jernindustri vilde faa, hvis man i Stedet for at modarbejde den søgte at fremme Motorismen i Danmark ogsaa paa Landevejene?

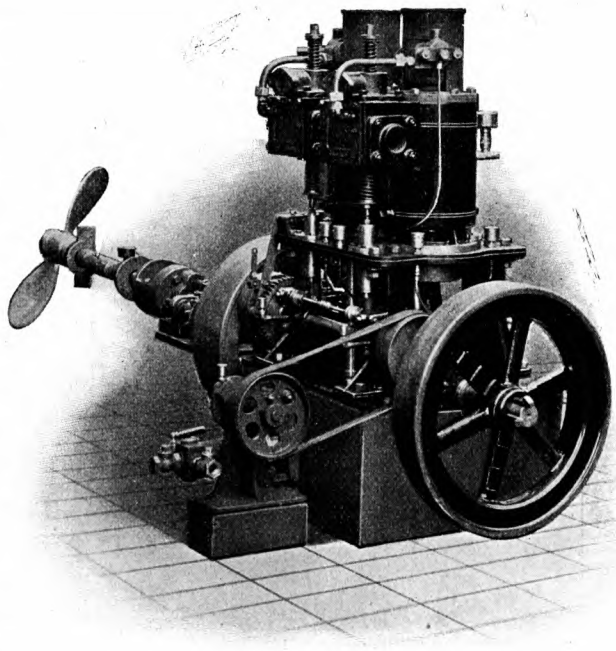
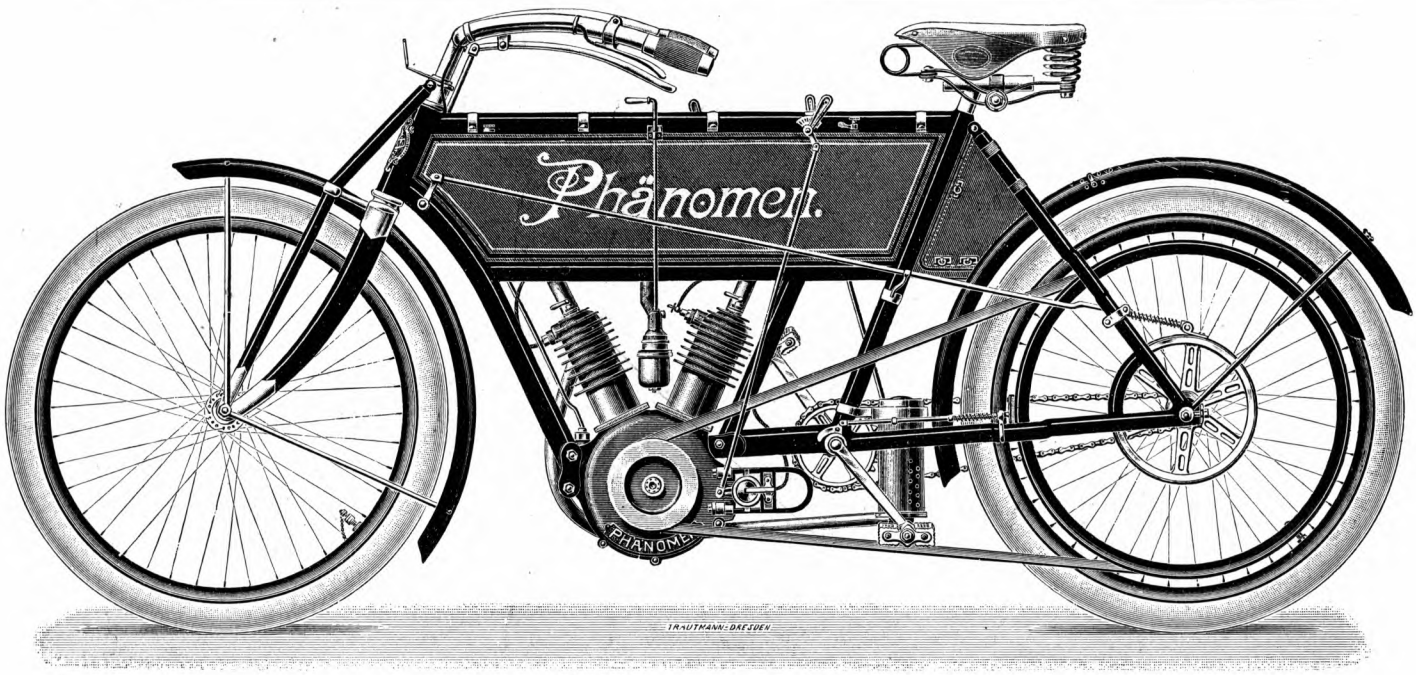


Fig. 5. „Dan"-Baadmotor, 16 HK, anbragt i Baaden „Saint Malo".

Med Automobilkonstruktionens nuværende Udvikling kan der dog fornuftigvis ikke herske Tvivl om, at ogsaa vore Landbrugere med stor Fordel kunde optage Motorerne i deres Drift paa tilsvarende Maade som Fiskerne forlængst har gjort det.

Hvis blot vore Agerdyrkere, der dog ellers ikke kan beskyldes for at være altfor konservative, vilde se med lidt mere velvillige Øjne paa Automobilerne, vilde de meget snart opdage den Nytte, de kan drage af dem og derved komme til samme Erkendelse som vi: *at det er uforsvarligt og skadeligt for vort Lands økonomiske Udvikling vedblivende at stille sig afvisende og fjendtligt over for Forbedringer i den almindelige Trafik.* Tidens bydende Krav om

Fig. 6. Fiskebaaden „Le Homard", tilhørende Mr. Derou i Le Hâvre.
5 HK „Dan"-Motor.



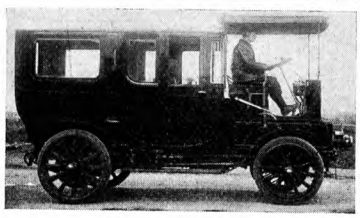

Phänomen-Motorcycle. 5½ HK.


## Dansk Automobilselskab.

24 HK.

4 Mils Hastighed.

12000 Kr.



11 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

12000 Kr.

**Fransk Turist-Automobil**

Landauer for og Charabanc bagtil. Fineste Konstruktion, elegant Udstyr, særlig egnet for større Ejendomsbesiddere. Selskabet sælger

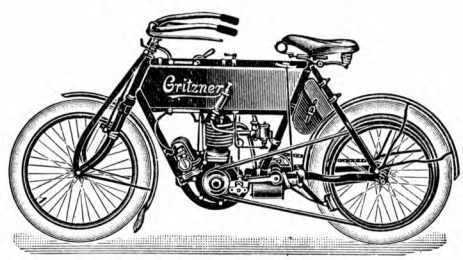
**Automobil-Omnibusser**

og giver Vejledning ved Startning af Antomobilruter. Chauffeurs uddannes. Automobiler fra 2000 Kr. anvises under Selskabets Garanti.

Telefon 9879. Børsgade 8. København K.

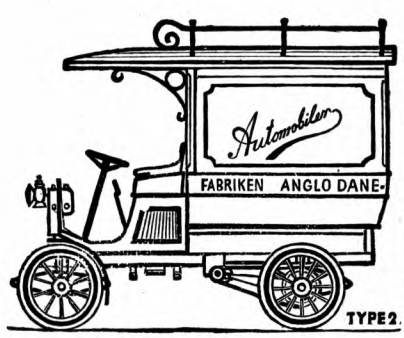
## F. Rosenstand

15, Nørrevoldgade 15




**Motorer — Motorcykler**
**Motortilbehør**

København K.




Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

**FABRIKEN ANGLO DANE**

Roskildevej 39. — København F.

## F. SCHMITTO

Cand. polyt.

**Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.**

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

**WESTEND 11 — KØBENHAVN V.**

Telefon Vester 312 x.

## Phänomen-Motorcyclen Model 1906.

Phänomen-Motorcyclen har efterhaanden kæmpet sig frem til en anset Position. Fabrikken hører til de mest fremadstræbende i Tyskland og den ved, at det bedste Middel til at skaffe sig Indpas hos det købende Publikum, er at være lydhør overfor de Fordringer om Forbedringer og større Bekvemmelighed, som med stedse voksende Styrke stilles af Motoristerne.

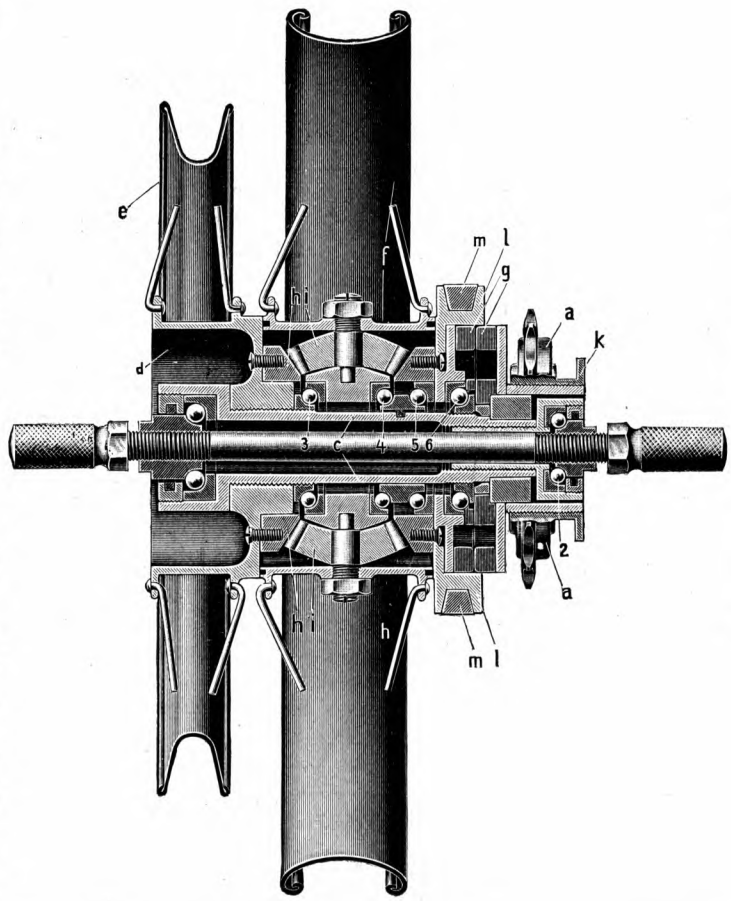
Phänomen-Motor-Cyclen, Model 1906, er da ogsaa udstyret med alle optænkelige Nyheder, som gør den til en fuldtud moderne Maskine.

Blandt disse Nyheder er der navnlig to, som har Krav paa særlig Opmærksomhed, nemlig den 2-cylindrede Motor med Ventilator og Differentialnavet paa Baghjulet.

Phänomen-Motoren leveres i to Typer: den ene med 67 m/m Boring, 72 m/m Slaglængde og $3^1/_2$ HK, den anden med 74 m/m Boring, 94 m/m Slaglængde og $5^1/_2$ HK.

Det fremhæves særligt, at Ventilerne paa denne Motor er anbragt over hinanden, saa at Udblæsningsventilen stadig afkøles af den tilstrømmende friske Benzindamp.

Ventilatoren er anbragt paa Tændingssiden og trækkes ved en Rem; man har forsynet denne




**Brug!**
**Anbefal!**
**ENGELSKE**
DUNLOP
RINGE
**til alle**
**Motor-Vogne**


# Clement Bayard Automobiler

**1906 Modeller**

leveres i forskellige Typer med ganske kort Leveringsfrist.
Ca. 10 Vogne altid ekspeditionsfærdige.

# „Adler" Motorvogne Produktion 1906 udsolgt!

Bestillinger til Levering Foraar 1907 maa snarest være os i Hænde. „ADLER" Prøvevogn paa Lager.

**ADLER Cycle Aktieselskab, København K. Søtorvet 1-3**

## AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Motor med Ventilator, fordi Motorcyclen er udrustet med Differentialnav med to Hastigheder og Maskinen saaledes kan komme til at løbe i længere Tid paa det lille Gear.

Phänomen-Differentialnavet afviger fra de almindelige Gearmekanismer derved, at det ikke er anbragt paa selve Motoren, men derimod paa Cyclens Baghjul.

Man opnaar herved den Fordel, at Navet kun arbejder med ca. $^1/_6$ af Omdrejningsantallet paa Motorens Hovedaksel.

Konstruktionen fremgaar iøvrigt af den vedføjede Afbildning.

Navets bevægelige Dele forstilles ved Hjælp af et Haandtag paa det øverste Rammerør. Naar dette Haandtag staar i Midterstilling løber Motoren frit. Igangsætningen sker da fra Pedalerne, gennem Kæden over Tandhjulet a, det løse Hylster c og Navdelen d til Remfælgen.

Føres Haandtaget tilbage, sættes det lille Gear ind, idet den indvendige Bremse holder Bremseskiven I fast og Navets Midterparti f med Tandhjulskransen tvinges til at bevæge sig i Tandhjulets Omsætningsforhold af 1 : 2.

For at sætte det høje Gear ind, føres Haandtaget frem; Bremsen m bliver udløst og Friktionsskiverne g presses imod hinanden. Samtlige Navets Dele er da fast forbundet, og det hele virker, som om der intet Differential var.

# Automobil-Væddeløbenes Decadence.

(Fra „The Field" oversætter vi følgende Artikel:)

Fra den Dag, da Automobilet fik praktisk Betydning og man ophævede de latterlige Love, som forbød Færdsel paa Landevejene med Vogne, som blev drevne ved Damp, var det at forudse, at Væddeløbenes Tidsalder hurtigt maatte komme. Jo mere Fabrikationen nærmede sig Fuldkommenheden, des stærkere forøgedes Hastigheden og des fastere Form antog Chancerne for at køre Væddeløb. Tilskyndelsen dertil blev snart saa stor, at den blev uimodstaaelig. Lysten til at nyde denne hidtil ukendte Følelse, at fare afsted med samme Hastighed som et Exprestog, eller endog hurtigere, blev Begyndelsesfaktoren til denne Tilskyndelse, og den rent kommercielle Konkurrence besørgede Resten. Den kommercielle Side af Sagen har altid tjent godt paa disse Løb, og der har aldrig været Tale om Amatører eller Professionals.

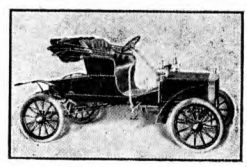
Men trods dette, har Førerens Personlighed haft meget at sige i denne Væddekamp, som var den mest nervepirrende, det overhovedet var muligt at opfinde; thi alle anerkendte den store Rolle, som Førerens Koldblodighed og Dygtighed spillede. Det var det Mærke,

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
ER
VERDENS
FINESTE
FABRIKAT

Hurtig Damp-Vaskemaskinen
„Hafnia"

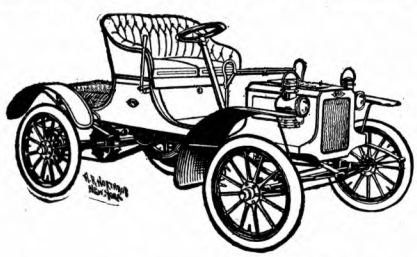
Bedste og mest besparende Konstruktion.
Uundværlig i enhver Husholdning.
Faas
Østerbrogade 6
og
Nørrevold 12.

Sensation!
Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i højeste Grad driftssikker.
Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.
Kr. 2700.
Billigste og bedste Vogn paa Markedet.
Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —
Bedste amerikanske Fabrikat
Generalagenter for Skandinavien:
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

WOLVERINE
Baade-Motorer
fra 3 HK. til 200 HK.
Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med
Petroleum
som med Gasoline.
Elektrisk Tænding
Øjeblikkelig Igangsættelse.
Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne renlige og paalidelige. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.
WOLVERINE MOTOR WORKS
VED H. JACOBSEN
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.
Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".

som tiltrak sig hele Opmærksomheden, og det var selvfølgelig det Punkt, som var ensbetydende med kommerciel Profit. Det var netop ogsaa det, som Publikum, der mødte op ved disse Skuespil, ønskede at se; for Publikum, var den *hurtigste* Vogn den bedste. Der var kun een Vogn, som kunde komme ind som Nr. 1, men hele Handelsverdenen haabede paa at vinde Publikums Opmærksomhed for Automobilismen ved Hjælp af disse Løb. Det var i Virkeligheden ogsaa det, der skete, selv om ogsaa ret ofte de Indtryk, den offentlige Mening fik, var diametralt modsatte.

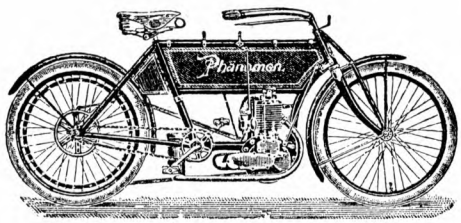
De enorme Udgifter, der fordredes ved Konstruktionen af specielle Vogne og de uundgaaelige Foranstaltninger, som Løbene førte med sig, gjorde, at kun de allerstørste Firmaer kunde deltage. Striden om Overherredømmet paa Vejene, har været overordentlig kostbar, og trods Automobilernes stigende Popularitet og Udbredelse, har disse Løb slugt den største Del af Fortjenesten. Men det var, om man saa maa sige, den „feu", der skulde ydes til Offentligheden, og Publikum viste mindst ligesaa megen Interesse for disse Løb, som deres tilkommende Leverandører; thi man fik at vide, hvad Automobilet var, og hvilke Fordringer man kunde stille til det. Og naar man regner med, hvor stærkt Verden er i Stand til at udvikle sig i Løbet af en halv Menneskealder, synes vi, at de opnaaede Resultater er tilstrækkelige. Naar man har fuld Sikkerhed for at kunne køre med en Hastighed af 130 Kilometer i Timen, kan man erklære sig tilfreds.

Da det viste sig, at Hastighedsløbene var uundgaaelige, var man straks klar over, at disse umuligt kunde finde Sted paa Englands snirklede Veje. Vore Agerbrugsdyrkere havde tidligere haft alt for meget at gøre til at tænke paa at give deres Veje den Retlinethed og den tilstrækkelige Bredde, som var nødvendig for at afholde Væddeløb mellem saa hurtige Vogne.

Det er denne Omstændighed, som har gjort, at Frankrigs Veje blev den første Skueplads for disse Væddekampe med fuld Fart. Continentets brede Militærveje var de eneste, der egnede sig rigtigt, og dels denne Omstændighed, dels det, at Loven i England forbød Færdsel med Motorkøretøjer, har Frankrig at takke for det enorme Forspring, det har faaet over os i Retning af Automobilfabrikation. Det er, for øvrigt, ingenlunde overraskende at se Frankrig hellige sig Automobilismen, thi Franskmændene kender næsten kun af Navn de Sportsgrene, vi har her i England. Lige fra først af har man i Frankrig knæsat Automobilismen som Sport, og givet den en begejstret Modtagelse. Hos os, har man foragtet den og overladt den til de Folk, som ikke havde andet at bestille. Ganske vist, vi udøver Automobilismen i England, men vi ere ikke grebne af „Automobilfeberen", som Franskmændene siger, ganske simpelt, fordi vi har andre Sportsgrene, hvor vi bruger vor Energi.

Automobilismen gør kun Fremgang her paa Grund af sin praktiske Side, og med den praktiske Anvendelse af Automobilet mener vi ikke et udelukkende kommer-

DUNLOP
er
**anerkendt**
som
**ENGLANDS**
**BEDSTE**
MOTOR
RINGE




Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

**PHÆNOMEN-MOTORCYCLER**

**ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT**

**LAGER AF DÆK OG SLANGER**

# MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

## A/S Nordisk Benzin-Compagni,

**Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.**

*Tegn Abonnement paa*

## „MOTOR"

**1,25 Kr. pr. Kvartal.**

**Gratis i Resten af April Kvartal 1906.**

cielt Øjemed, som f. Eks. Varevognen, vi forstaar ogsaa at anvende Automobilet til *det* praktiske Brug, som Morgentogene danner det mest prosaiske Udtryk for.

Det er aldeles unødvendigt at forklare for et eneste af de Mennesker, som bor ved en af Hovedlandevejene, hvilken Brug, han kan gøre af Automobilet som Middel til at trække frisk Luft.

Thi, før Opfindelsen af disse Køretøjer maatte han taalmodigt finde sig i de kedelige Rejser med overfyldte Tog, som kørte og ankom paa et bestemt Klokkeslet, hvilket ikke altid passede den Rejsende. Automobilet tillader en talrig Klasse af Folk at køre overalt hvor de ønsker det, og denne Klasse Folk bliver mere talrig for hver Dag, der gaar.

Et større og større Antal af den Slags Folk, som man passende kunde kalde de smaa Automobilejere, styrer selv deres Vogn, fordi det er det eneste Middel, de har til at køre saa langsomt, de selv ønsker og nyde Landskabet.

Disse Chauffører hader at køre hurtigt og er tilfredse med den lovbefalede Hastighed, som de i øvrigt sjældent naar op til; som Tiden nok skal bevise, vil det blive denne Slags Folk, som senere vil danne Hovedkorpset af Chauffører i England, thi herhjemme kører vi ikke med Automobil for den Fornøjelses Skyld at sluge saa og saa mange Kilometer i den kortest mulige Tid; vi har bestandig et Maal.

Brugen af disse Vogne gør de Villagrunde mere tilgængelige, som man hidtil ikke havde brudt sig om, fordi Banegaarden laa for langt borte. Den Bekvemmelighed, Automobilet er for de Folk, som bor paa Landet, er saa stor, at man spørger sig selv, hvad man skulde gøre, hvis det ikke eksisterede. Endelig er Automobilet jo ikke noget levende Væsen, som man behøver at være bange for at paalægge et Arbejde, som vilde være altfor haardt for en Hest.

Denne praktiske Betragtningsmaade af Automobilet i England, sammenholdt med de Ulykker, der foraarsagedes ved Væddekørslerne, har forhindret Englænderne fra at vise Sympati overfor Automobilet som Væddeløbsvogn. Da man havde bevist een Gang, at det var gørligt at lade Vogne af forskellige Modeller køre med en Hastighed af saa og saa mange Mil i Timen, var denne ene Demonstration mere en tilstrækkelig for den store Middelstand af Chauffører, som nøjes med Fjerdedelen af den Hastighed, hvormed der køres i Løbene. Selv hos de Folk, som med størst Interesse tog Del i disse Løb, er den første Begejstring borte. Hovedløbet, Gordon-Bennett, som betragtedes som Chaufførernes Derby, synes os dømt til at forsvinde paa Grund af manglende Deltagere. Man kan fornuftigvis ikke forestille sig, at et Løb af denne Art kunde gentages atter og atter som f. Eks. Derby-Epsom. Maalet med Automobilløbene er ikke saa meget Sporten som Fremvisningen af den bedste Model paa en Vogn. Men selv om Fuldkommenheden ikke er af denne Verden, synes vi dog, at vi nu har et tilstrækkeligt stort Udvalg af Vogne til ethvert Formaal. Hvad Hastigheden angaar, saa overskrider den langt det, vi har Brug for til daglig, og det, som Publikum forlanger, er blot Driftssikkerhed. Selv om vi indrømmer, at Løbene ogsaa i denne Henseende har stot Betydning, saa vil de dog som Sportsskuespil betragter kun faa en rent forbigaaende Succes. Sammenstuvede, som Tilskuerne sidder paa eet enkelt Sted, er det dem umuligt at følge Løbet; alt, hvad de faar at se, indskrænker sig til at opdage nogle Vogne, som farer forbi i fuld Fart med kortere eller længere Mellemrum. Selve Løbets Kærne mangler; de dygtige Chauffører er de eneste, som er i Stand til at bedømme, hvad der gaar for sig.

For Publikum er der intet fornøjeligt i den pludselige Tilsynekomst og Forsvinden af disse Køretøjer, naar undtages, at man ser dem køre med en Hastighed langt større end de Automobiler, man møder paa Landevejene; men dette gør jo ogsaa, at man knap faar Tid til at faa Øje paa dem.

Endelig vil de talrige Ulykkestilfælde fra de senere Aars Løb, hvor man dog havde truffet alle optænkelige Sikkerhedsforanstaltninger, bidrage deres til, at Hastighedskørsel mellem Automobiler snart vil svinde ind til „en Saga blott".

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

**Vulcanisering**

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

**Helsingørs Automobil-Forretning,**

**Ingeniør V. Nielsen.**

**Motorcyclister!**

**Automobilister!**

*Udfyld vedlagte Kupon og send den til Westend 11 — Kobenhavn.*

**!**

**Gratis**

**i Resten af April Kvartal.**